

L'impiego di Incoterms Ex Work (franco fabbrica) presuppone la presa in consegna della merce da parte dell'ac-

quirente presso lo stabilimento o altro luogo del venditore. Infatti, ai sensi del suddetto termine di resa, la responsabilità per la caricazione sul veicolo di prelevamento, per il trasporto e per lo sdoganamento all'esportazione delle merci ricade esclusivamente sull'acquirente. Inoltre, considerata la consolidata prassi che vedeva comunque all'atto pratico lo spedizioniere del venditore caricare le merci in fase di prelevamento, la commissione di ICC Italia 2010, pur lasciando invariate le implicazioni connesse alla stipula di contratti con clausola EXW, ha precisato "se il venditore carica comunque la merce, lo fa a rischio e spese del compratore".

Pertanto, in presenza di un contratto di vendita con clausola EXW sarà l'acquirente a dover stipulare il contratto di trasporto con il vettore prescelto e, conseguentemente, a dover assumere i relativi rischi e costi, con particolare riferimento, per quanto qui interessa, agli eventuali costi reclamati dal vettore a titolo di c.d. controstallie del container (c.d. "detention fee") in caso di mancato ritiro della merce. Ramentiamo, sul punto, che il codice della navigazione italiano agli articoli 460 (Indicazioni della polizza ricevuto per l'imbarco e della polizza di carico), 463 (Originali della polizza di carico e della polizza ricevuto per l'imbarco), 464 (Forma e trasferimento dell'originale di polizza rila-

Clausola EXW responsabilità

I venditori, per ridurre al minimo gli adempimenti a proprio carico, in ambito internazionale, stipulano contratti di fornitura impiegando l'incoterms Ex Work (f.f.)

sciato al caricatore) e 467 (Legittimazione del possessore dei titoli rappresentativi delle merci) riconosce alla polizza di carico la funzione di prova del contratto di trasporto, documento rappresentativo delle merci caricate e titolo di credito dotato della caratteristica della negoziabilità delle merci attraverso girata.

In linea di principio, dunque, sia il caricatore-venditore che il suo spedizioniere in qualità di rappresentante dello stesso, in caso di stipula di un contratto di vendita con termine di resa EXW, non dovranno assumere alcun onere relativo al trasporto della merce. Invece, nella prassi, in molti casi il venditore o il suo spedizioniere, anche in caso di vendita con clausola EXW, sono indicati nella polizza di carico come *shipper* (caricatore) e, conseguentemente, attesa la natura di quest'ultima il vettore reclama i costi di *detention fee* ai medesimi in caso di mancato ritiro della merce; ciò soprattutto in presenza di acquirente extra UE. In sostanza, l'indicazione del venditore o del suo spedizioniere come *shipper* nella polizza di carico è alquanto rischiosa atteso che, vista l'autonomia del contratto di trasporto rispetto al contratto di vendita, essi risulterebbero quali caricatori e tale indicazione potrebbe essere utilizzata dal vettore come uno degli elementi per chiedere il rimborso delle spese sostenute a causa del mancato ritiro della merce. In

tali circostanze, lo spedizioniere, per esonerarsi da responsabilità, dovrà essere in grado di provare di aver agito in nome del proprio cliente ("mandato con rappresentanza") e il venditore dovrà poi rivalersi nei confronti dell'acquirente.

A tale riguardo, si evidenzia che, secondo una certa giurisprudenza, il mandato con rappresentanza potrebbe non essere sufficientemente provato quando nella polizza è indicato il cliente stesso come *shipper*. Infatti, l'indicazione sulla polizza di carico e sulle istruzioni per la emissione della stessa del nominativo del mittente/caricatore può non rappresentare una idonea "spendita del nome" del rappresentato, con la conseguenza che un Giudice potrebbe qualificare il mandato alla spedizione come un mandato senza rappresentanza (figura tipica in materia di spedizione ex art. 1737 codice civile) e lo spedizioniere potrebbe essere considerato direttamente responsabile delle conseguenze derivanti dall'inadempimento del contratto di trasporto. Alla luce dei rischi sopra segnalati, suggeriamo agli operatori del settore, di porre le dovute attenzioni in fase esecutiva, in particolare, con riferimento a un contratto di vendita con clausola EXW, non indicando come *shipper* né il venditore, né il suo spedizioniere, ma l'acquirente o lo spedizioniere dello stesso.

Natalia Bagnato